COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER ET DU PORT

DE LA

RÉUNION

NOTICE HISTORIQUE

385.41
C7392n

COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER ET DU PORT
DE LA
RÉUNION

NOTICE HISTORIQUE

Un arrêté ministériel en date du 2 décembre 1887 a prononcé la déchéance de la Compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion.

Cette décision intervient lorsque le chemin de fer est terminé et en exploitation depuis 6 ans, plus d'une année après que l'ouverture du port à l'exploitation définitive a été prononcée par le ministre de la marine.

Quels sont les motifs de cette mesure, si grave et à peu près sans précédents? Quelles ont été les origines de cette entreprise, les difficultés rencontrées en cours d'exécution ? Comment les conventions intervenues entre l'État et la Compagnie ont-elles été modifiées et appliquées?

C'est l'historique que nous nous proposons de résumer ici aussi brièvement que possible.

L'île de la Réunion présente la forme d'un cône volcanique dont le sommet le plus élevé dépasse 3.000 mètres d'altitude. Le sol s'incline de tous côtés par des pentes rapides qui s'adoucissent en approchant de la mer, en sorte que les parties basses sont seules cultivées et forment tout autour de l'île une ceinture sur laquelle se répartit la population.

54069

La côte partout très accore, ne présente pas une seule baie, pas la moindre anfractuosité qui puisse servir d'abri aux navires. Les opérations de chargement et de déchargement se faisaient, en pleine côte au moyen de transbordements dans des chaloupes qui venaient accoster de légers embarcadères généralement emportés à chaque cyclone ; ce sont ces établissements répartis tout autour de l'île qu'on nomme des *marines*. L'île est d'ailleurs visitée par de fréquents cyclones, tempêtes terribles qui ont souvent causé de véritables désastres, tout navire qui n'a pu dérader et prendre à temps la haute mer étant infailliblement perdu.

Depuis plus d'un siècle et demi cette situation n'a cessé de préoccuper les gouverneurs de l'île et la métropole. On a étudié de nombreux projets en vue de doter l'île d'un port indispensable.

Deux de ces projets ont même, dans le courant de ce siècle, reçu un commencement d'exécution à Saint-Denis et à Saint-Pierre, puis ont été abandonnés devant les difficultés rencontrées, la destruction plus ou moins complète des travaux par la mer, l'énormité des dépenses à prévoir.

Cependant la France ne possédant aucun port dans cette mer immense qui s'étend depuis le Cap, jusqu'à la mer Rouge et les mers de Chine, la question de l'exécution d'un port à la Réunion restait toujours à l'étude. Elle prenait une importance encore plus grande par l'ouverture du canal de Suez.

Plusieurs ingénieurs reçurent donc de l'État mission d'étudier toutes les solutions praticables. Nous ne pouvons évidemment rendre compte ici de ces travaux considérables, disons seulement qu'aucune des solutions proposées n'échappait à de graves critiques, lorsqu'en 1873, un officier de marine éminent, indiqua la plaine des Galets, au nord-ouest de l'île comme présentant toutes les conditions requises pour l'établissement d'un port, au point de vue nautique, commercial et technique. En effet la plaine des Galets est située dans la partie la plus abritée de l'île ; la côte est profonde, il suffisait par conséquent de cons-

truire des jetées courtes, condition très importante dans ces mers, les plus mauvaises du globe ; quant au port, il devait être creusé en pleine terre. Ce projet fut étudié *par ordre et aux frais du ministère de la marine.* Pendant quatre années il passa par toutes les phases qui devaient en assurer l'étude la plus complète et la plus attentive. Après avoir été approuvé par une commission nautique, par le conseil général de l'île de la Réunion, par le conseil supérieur des travaux de la marine, par une commission extra-parlementaire nommée par le ministère, après accord pour le concours de la colonie et de la métropole, le projet de convention avec les concessionnaires fut, en 1877, soumis aux Chambres et voté.

Il avait été complété par un chemin de fer de ceinture autour de l'île, de Saint-Benoît à Saint-Pierre, indispensable pour que le port pût jouer le rôle auquel il était destiné et concentrer le trafic. En effet l'île est séparée en deux parties, dites *du Vent* et *Sous le Vent,* par un massif montagneux qui vient au nord-ouest plonger dans la mer par une falaise à pic de plusieurs centaines de mètres. La route qui entoure l'île franchit cette falaise à la hauteur de 830 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est une vraie route de montagne, et les transports des produits de la partie du Vent au port auraient été absolument impossibles.

C'est en suite de ce vote que la Compagnie a été constituée ; c'est à cette époque seulement que son rôle et sa responsabilité; commencent. La nature et l'étendue de ses engagements étaient bien nettes.

Elle se chargeait de l'exécution d'un chemin de fer et d'un port étudié sur l'initiative du département de la marine, approuvé par lui, d'après des études préliminaires dont il avait fait les frais. Ce que ces études avaient établi, c'est que le chemin de fer présentait de grandes difficultés d'exécution par suite de la multiplicité, de l'importance des travaux d'art, des grands torrents à traverser, du tunnel de 10 kilomètres à percer dans la falaise du cap Bernard; — que les jetées, quoique courtes,

exposées à de terribles coups de mer devaient être exécutées avec des précautions et par des moyens exceptionnels. Quant aux terrassements du port, le ministère, comme la Compagnie, d'après les sondages effectués dans le cours des études, croyait avoir affaire à des terrains facilement dragables et voilà en effet comment à la tribune le ministre de la marine les définissait. (Séance du 19 février 1877.)

« Ce port sera creusé dans la plaine actuelle des Galets, dont le sol a été sondé et reconnu, et où les travaux de déblais seront d'une facile exécution. Dans de telles conditions, les mécomptes ne sont pas à craindre, et l'on peut évaluer les dépenses avec une rigoureuse exactitude. Il s'agit purement et simplement d'un nombre déterminé de *mètres cubes de terre* à extraire. »

Les bases essentielles de la convention étaient les suivantes :

La Compagnie était constituée au capital de 5.000.000 Les travaux étaient evalués à 34.000.000 qui devaient être couverts par une émission d'obligations complètement garanties par l'État.

La Compagnie étant chargée de l'exploitation suivant un barême, l'État lui accordait la garantie absolue et sans réserves, d'une recette nette de 1.925.000 francs affectée au payement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations. D'après ce barême, l'Etat devait recevoir, suivant l'importance des recettes brutes, de 37 à 47, 5 % de ces recettes.

Jusqu'à la réception des travaux, la Compagnie prenait à sa charge le payement des intérêts et de l'amortissement de ces titres moyennant une subvention de 4.000.000 avancée par l'État.

Le capital de 5.000.000 n'était *qu'un cautionnement* garantissant l'accomplissement des engagements de la Compagnie vis-à-vis de l'État, qui devait, suivant les prévisions se retrouver intégralement dans les caisses de la Compagnie après l'achèvement des travaux ; et il ne pouvait en être autrement puisque, d'après les calculs les plus favorables, les recettes nettes du port et du chemin de fer ne pouvant subvenir qu'au service des 34.000.000 de dépenses prévues, ce capital, s'il était engagé dans les travaux

n'aurait reçu aucune rémunération. La Compagnie devait trouver uniquement la rémunération du risque couru, et de ses peines et soins dans le bénéfice d'entrepreneur qu'elle pourrait réaliser sur les travaux ; le barême ne pouvant en effet lui donner pendant l'exploitation qu'un bénéfice insignifiant et d'ailleurs très aléatoire.

En d'autres termes, car nous ne saurions trop insister sur ce point, la combinaison adoptée, la seule réalisable d'ailleurs pour ces travaux lointains et dangereux, revenait à ceci : la Compagnie était un entrepreneur présentant une surface de 5.000.000 pour répondre de ses engagements, qui exécutait à forfait un chemin de fer et un port qui lui étaient commandés par l'État et payés en titres garantis, elle se chargeait en outre de l'exploitation moyennant un barême convenu.

Telles étaient les conditions dans lesquelles la Compagnie se constitua et se mit à l'œuvre en 1878.

Elle procéda, d'abord, à l'émission des obligations. Elle avait le droit de les céder à forfait à un Syndicat au prix de 280 francs l'une. Or, immédiatement après la conclusion de cette affaire, toutes les valeurs avaient considérablement monté, et la vente de ces titres pouvait s'effectuer dans des conditions bien plus favorables. La Compagnie pouvait donc, par la constitution d'un Syndicat composé des mêmes éléments qu'elle-même, réaliser sur cette opération un bénéfice considérable et immédiat (il a été de 6.800.000); ce bénéfice était parfaitement légitime puisqu'il résultait d'un forfait avec risque qui se trouvait avoir favorablement tourné par suite de la hausse des valeurs, mais qui aurait pu avoir une issue toute contraire. La Compagnie n'a pas voulu distraire ce bénéfice des ressources générales de l'entreprise; elle a fait directement l'émission de ses obligations et en a versé le produit intégral dans les caisses de l'État, augmentant ainsi, d'une façon tout à fait imprévue pour l'Etat, de 6.800.000 la somme mise à la disposition des travaux. Elle donnait ainsi, dès le début, la mesure de la scrupuleuse loyauté qu'elle entendait apporter à l'accomplissement

de ses engagements. On verra, tout à l'heure, comment ces procédés ont été reconnus.

Les travaux furent commencés au début de l'année 1879.

En février 1882 le chemin de fer était complètement terminé et livré à l'exploitation. Depuis cette époque il a fonctionné régulièrement sans le moindre accident. Tous les grands ouvrages d'art ont résisté sans avaries aux cyclones, aux grandes descentes d'eau, justifiant ainsi toutes les prévisions de la Compagnie, l'efficacité des précautions prises et la bonne exécution des travaux.

Les jetées ont été terminées en 1882, elles ont également supporté victorieusement l'effort de cyclones et de raz-de-marée des plus violents.

Malgré les difficultés considérables qu'il avait fallu vaincre et qu'il serait trop long de rappeler ici, les jetées et le chemin de fer avaient été exécutés *sans sortir des prévisions du devis.*

Le creusement du port se poursuivait lorsque, au commencement de l'année 1883, les dragues vinrent se heurter contre un banc de roches constituant un mur d'une trentaine de mètres d'épaisseur enchâssé dans un terrain très dur, et traversant l'avant-port de part en part. Ce banc de roches, compris malheureusement entre deux des puits de sondage creusés lors des études, n'avait pu être découvert. Après plusieurs mois d'efforts persévérants, il a fallu reconnaître que les dragues étaient impuissantes à enlever le mur de roches dont les éléments présentaient souvent un volume de plus de 1 mètre cube.

En persévérant on aurait démoli le matériel sans produire d'effet utile.

Il fallait recourir à d'autres moyens et enlever le banc de roches à l'aide de cloches à plongeur, procédé très cher, lent mais sûr.

On se trouvait donc en présence d'un fait absolument imprévu qui altérait les bases mêmes du forfait.

Il fallait créer un matériel nouveau et très coûteux, employer un temps considérable à l'étude, à l'expédition, à la mise en

œuvre de ce matériel; déjà l'année 1883 était perdue pour l'avancement des travaux.

Les intérêts intercalaires représentant près de 2.000.000 par an, devenaient une charge écrasante ; quant au prix de revient du terrassement, il est évident qu'il n'avait plus aucun rapport avec les prévisions.

En octobre 1883 la Compagnie fit connaître cette situation au département de la marine.

Elle déclarait que pour achever les travaux du port, créer le matériel spécial pour l'enlèvement du banc de roches, payer les intérêts intercalaires, jusqu'à l'achèvement des travaux, enfin agrandir le port de 2 hectares, conformément à la demande du ministère, une somme de 15.500.000 était nécessaire, somme à laquelle la Compagnie offrait de concourir pour 2.500.000, la moitié de son capital. Elle ne conservait ainsi, comme fonds de roulement pour l'exploitation, que 2.500.000. Elle demandait 2 années pleines pour l'achèvement, ce qui en fixait la date au 1er janvier 1886, à la condition d'une décision à court délai. Il est à noter que les intérêts intercalaires, y compris l'année 1883, représentaient avec la dépense pour l'agrandissement du port, environ 8.500.000.

En somme, la Compagnie demandait une augmentation de la garantie d'intérêt qui lui permît d'émettre de nouvelles obligations jusqu'à concurrence d'un capital de 13.000.000.

Le ministère nomma une commission extra-parlementaire pour examiner la situation, les propositions de la Compagnie et donner un avis sur la solution à adopter.

Le moment était très défavorable. Le Parlement saisissait toutes les occasions de témoigner sa fatigue des questions coloniales, qui ne manquaient jamais de soulever des discussions passionnées. On venait d'abandonner les travaux du Haut-Sénégal après y avoir dépensé plus de 30.000.000.

Les propositions de la Compagnie furent donc examinées et discutées avec une extrême rigueur. Bref, en avril 1884, la commission présenta au ministère un projet de convention nou-

velle à passer avec la Compagnie, qui réduisait à 11.500.000 fr. la somme à demander aux Chambres, obligeant la Compagnie à immobiliser dans les travaux 4.000.000. Il était en outre stipulé que si les travaux coûtaient moins que la somme prévue, la différence reviendrait à l'État. C'est-à-dire que la Compagnie *renonçait de ce fait à tout bénéfice de construction*, qui était cependant à son point de vue, le principal, sinon l'unique objet de sa constitution ; on l'obligeait enfin à verser un cautionnement supplémentaire de 300.000 francs fourni par les actionnaires en plus du capital social, et on ne lui laissait pour toute disponibilité que la somme évidemment insuffisante de 1.000.000. La Compagnie devait s'engager à terminer les travaux au 1er janvier 1886 et les prévisons pour le payement des intérêts intercalaires n'étaient comprises dans le supplément de crédit que jusqu'à cette époque.

Ces conditions étaient trop rigoureuses. La Compagnie pouvait-elle les refuser? Les discussions étant épuisées, tant avec le département de la marine qu'avec la commission, elle n'avait alors qu'un parti à prendre, arrêter les travaux, licencier les chantiers et entamer un procès avec l'État.

Sans doute en équité elle devait le gagner, mais les conséquences d'une pareille décision étaient bien graves. L'arrêt des travaux pendant un procès dont la durée ne pouvait être prévue, équivalait à l'abandon définitif ; et en effet l'accumulation des intérêts intercalaires, les dépenses considérables qu'auraient exigées le licenciement des chantiers et leur réorganisation, auraient fait monter le devis d'achèvement à un total tel que les adversaires de toute entreprise coloniale, auraient eu beau jeu pour faire classer l'affaire comme une seconde édition des entreprises du Haut-Sénégal. D'ailleurs les bruits faux ou exagérés qu'on faisait courir sur la probabilité d'un insuccès définitif, et qui ont à peine désarmé aujourd'hui en présence de l'achèvement des travaux, auraient facilité leur tâche.

Si en tout cas la Compagnie pouvait encourir quelque reproche pour n'avoir pas repoussé le projet de convention et

jeté par ce fait l'État dans les graves embarras d'un procès, ce n'est certainement pas ce dernier qui pourrait la blâmer.

Elle pensa au contraire qu'il lui serait tenu compte de ses sacrifices, du dévouement qu'elle apportait à l'accomplissement de son œuvre. Elle mit sa confiance dans le renom d'équité de l'administration française, et elle préféra se résigner à accepter le projet de convention, sauf sur un point capital. Elle fit observer au membre de la commission chargé de la rédaction du projet, qu'il n'était plus possible que la convention fût votée avant le mois de juin 1884, qu'il ne resterait plus dès lors que dix-huit mois au lieu des deux années nécessaires, pour l'achèvement, que dans ces circonstances, la Compagnie pourrait avancer les travaux de manière à ouvrir le port au 1er janvier 1886, mais qu'il était impossible de le terminer à cette époque. A la suite de ces observations il fut introduit dans la convention un article (art. 12) qui stipulait que le ministre pourrait recevoir le port non complètement achevé, avec les effets de la réception définitive, c'est-à-dire en déchargeant la Compagnie du payement des intérêts intercalaires, même avant le 1er janvier 1886, la Compagnie s'en rapportant à la haute équité du ministre.

La convention fut signée le 26 mai 1884 et soumise en juin à la Chambre qui, malgré l'insistance du département de la marine et l'urgence évidente, en rejeta l'examen et le vote à la session suivante.

Elle n'était votée définitivement qu'en décembre 1884 et la Compagnie n'avait plus devant elle qu'une année! Mais elle comptait sur l'article. 12.

En juillet 1884 après la signature de la convention, six mois avant le vote, elle écrivait au ministre en réponse à une question sur l'avancement des travaux :

« Le plan d'exécution se poursuit régulièrement et nous n'avons aucune raison pour modifier les prévisions que nous vous avons soumises : c'est-à-dire que, s'il ne faut pas compter que le port puisse être complètement achevé au 1er janvier 1886, il sera

cependant en état d'être ouvert à l'exploitation conformément à l'article 12 de la convention. »

Lors de la discussion qui a précédé le vote, M. Rousseau, ingénieur des ponts et chaussées et depuis sous-secrétaire d'État aux colonies, dont l'opinion présente une valeur toute exceptionnelle, par suite de sa haute compétence, après avoir rendu compte à la Chambre des travaux de la Compagnie de la façon la plus élogieuse ajoutait :

« Je ne dis pas qu'en 1885 toute la barre de la pointe des Galets sera enlevée ; je ne voudrais pas l'affirmer, mais je considère comme certain qu'on aura fait dans ce barrage une ouverture qui permettra d'entrer dans le port, *et le reste de la barre pourra ensuite être enlevée à loisir* (1).

Ainsi, si le bon sens disait que la Compagnie était dans l'impuissance d'exécuter en une année un travail qui en exigeait deux, tous les pouvoirs publics étaient en outre parfaitement

(1) Nous croyons intéressant de reproduire quelques passages de ce discours.

M. Rousseau parle des travaux du port.

« Permettez-moi de vous expliquer brièvement comment on s'y est pris. On a commencé par creuser une fouille dans l'emplacement des futurs bassins et on y a monté des dragues.

« Ces dragues ont pu ainsi pousser avec activité le creusement des bassin avant d'être en communication avec la mer.

« Pendant ce temps, la Compagnie faisait les abris extérieurs. C'est un travail des plus remarquables, qui réalise un pas considérable en avant dans l'art des constructions et je ne doute pas qu'il ne prenne place dans les cours que l'on fait aux ingénieurs sur les travaux des ports de mer.

« J'assistais il y a quelques jours, à une réunion de la Société des ingénieurs civils, et j'y ai entendu une communication, qui a vivement intéressé l'auditoire, sur les procédés d'exécution du port de la pointe des Galets.

« On a construit les jetées du port en partie avec des blocs pesant 120 tonnes; on disposait d'engins d'une puissance et d'une précision tout à fait inusitées jusqu'à présent, qui portaient et qui posaient ces blocs avec la même précision qu'nne brique ou qu'un moellon qu'on pose à la main.

« Les jetées qui sont l'âme, on peut le dire, et la condition essentielle de la réussite de l'entreprise du port, ont été terminées, l'une en 1881, l'autre en 1882, malgré les raz de marée et les difficultés causées par une mer exceptionnellement dure. Elles ont subi depuis cette époque l'assaut de tous les cyclones de toutes les tempêtes ; elles n'ont pas bougé. »

Ajoutons que la Compagnie a reçu en récompense de ses travaux deux diplômes d'honneur aux Expositions d'Anvers et du Havre.

avertis que l'achèvement total du port n'était plus possible pour la fin de 1885.

La Compagnie ne pouvait donc pas penser que l'application de l'article 12 inséré comme nécessaire en prévision du vote des Chambres en juin 1884, serait contestée lorsque ce vote avait eu lieu 6 mois après, paralysant ses efforts pendant toute l'année 1884 !

Malgré la perte d'une de ses deux grandes dragues coulée par suite d'un accident de chantier en octobre 1884, quoique la commande définitive des grands appareils à air comprimé n'ait pu être confirmée qu'après le vote de la convention, c'est-à-dire à la fin de décembre 1884, qu'il ait fallu déployer les plus grands efforts pour que ces appareils soient construits, expédiés, montés sur place et en service neuf mois après, en septembre 1885, et qu'ils n'eussent ainsi que quatre mois de travail utile en 1885, un premier navire de 1.500 tonnes entrait dans le port en décembre.

Le 14 février 1886 un navire de guerre et 4 grands navires pénétraient dans le bassin intérieur. Ces derniers y accomplissaient toutes leurs opérations sans la moindre difficulté. Ajoutons que l'exploitation s'est continuée jusqu'à ce jour sans la moindre interruption. Les grands vapeurs de la Compagnie havraise du port de 4.000 tonnes et tirant plus de 7 mètres y chargent ou déchargent jusqu'à 350 tonnes par jour.

La Compagnie demanda, en vertu de l'article 12, la réception du port à cette date. Elle fut refusée et reportée au mois de septembre suivant.

L'effet de cette décision rendue malgré les protestations de la Compagnie fut de mettre à la charge de cette dernière une partie des intérêts intercalaires de l'année 1886 pour lesquels la convention de 1884 ne contenait pas de prévisions et *par suite de dépouiller la Compagnie de ses dernières ressources.*

Elle continua l'exploitation pendant l'année 1887. Les recettes du port et du chemin de fer s'élevèrent à 1.100.000 francs équilibrant les dépenses d'exploitation mais ne permettant pas à la

Compagnie de payer à l'État la part des recettes brutes qui lui revenait d'après le barême. Cependant le port n'avait reçu que 30.000 tonnes, un peu plus du quart du trafic de l'île. On ne bouleverse pas en effet en quelques mois des habitudes séculaires, et les Marines, encouragées par la situation précaire de la Compagnie qui était connue, ont essayé de soutenir une lutte que la force des choses condamne à une fin prochaine.

Pendant le cours de cette année 1887, la Compagnie n'a cessé d'avertir le ministère qu'il lui serait impossible, à moins d'nne nouvelle convention, de continuer l'exploitation au delà du 1er janvier 1888, vu l'épuisement complet de ses ressources (1).

(1) On peut ne pas comprendre à première vue comment la rencontre du banc de galets et l'agrandissement du port ont pu suffire à engloutir en outre des 34.000.000 prévus pour les travaux, les 5.000.000 de capital de la Compagnie, le bénéfice de 6.800.000 de l'émission de l'emprunt et les 11.500.000 fournis par la convention de 1884, soit un surplus d'environ 23 000.000. Quelques chiffres l'expliqueront :

La Compagnie a reçu de l'Etat pour le payement des intérêts intercalaires nne avance de 4.000.000.

Si elle avait eu, comme on le prévoyait, *des terres à draguer* dans le port, ce dernier eût été ouvert à l'exploitation dens le courant de 1883, et c'est sur cette date que les prévisions avaient été établies. Elle a payé jusqu'au 31 décembre 1886, 18.000.000 d'intérêts intercalaires. Les terrassements du port évalués à 2 francs sont revenus à 7 francs environ y compris le matériel, soit sur 2.500.000 mètres cubes, 12.500.000 d'excédent.

Ces deux sommes augmentées de trois années de frais généraux, de 1.500.000 de dépenses pour l'agrandissement du port, d'une perte de 1.500.000 sur le change par suite de l'intervention inattendue de l'Etat dans la circulation monétaire de la colonie ont absorbé le bénéfice de l'émission, les 11.400.00 de la convention de 1884, le produit des placements de fonds, le capital et le cautionnement.

Pour nous maintenir dans la vérité rigoureuse il faut ajouter que le prix de revient des terrassements du port prévu par la Compagnie aurait été dépassé par suite des difficultés considérables provenant de l'état de la mer, qui ne permettait souvent le travail que quelques jours en un mois, et des conditions sanitaires beaucoup plus mauvaises que ne faisaient prévoir les renseignements pris dans la colonie.

Mais ce prix de revient pouvait être doublé sans absorber la totalité des bénéfices de l'émission, et c'était une marge qui couvrait tous les besoins.

La rencontre du banc de galets et des terrains très difficiles qui l'entouraient a eu sur le prix de revient général une influence bien plus grave que celle qui serait résultée de la surélévation du prix de revient du cube des roches à enlever. Ce banc de galets a complètement arrêté les travaux mettant pendant de longs mois à la charge de la Compagnie, non seulement les frais généraux, mais les chantiers à peu près improductifs et qu'on ne pouvait cependant désorganiser, il a nécessité l'installation du travail de nuit toujours très coûteux, afin de regagner le temps perdu, et le renouvellement du personnel des travaux épuisé par cette trop longue campagne.

Elle lui adressa diverses propositions sous toutes les formes raisonnables et pratiques : Émission de nouvelles obligations pour reconstituer le fonds de roulement, avec modification du barême; exploitation en régie pour le compte de l'État, même avec apport d'un nouveau capital, etc.

Aucune décision ne put être obtenue et, en décembre, la Compagnie dut confirmer au département de la marine et des colonies l'impossibilité dans laquelle elle se trouvait de continuer dans les conditions actuelles.

C'est à la suite de cette déclaration que la déchéance fut prononcée.

Pour mettre la Compagnie en mesure de continuer l'exploitation, il suffisait de lui ouvrir un crédit de 600.000 francs, conforme aux évaluations de M. l'inspecteur général des travaux de la marine, destinés à des compléments d'installation non prévus au projet primitif et à assurer l'entretien du port, et d'apporter au barême une légère modification, indispensable pour parer aux insuffisances de recettes du début de l'exploitation.

Quelle que fût la solution adoptée, c'était le minimum des sacrifices nécessaires.

L'État exploitant lui-même, ne pourra ni les éviter ni les réduire,en supposant que la rigueur des formes administratives lui permette de diriger une exploitation lointaine qui ne peut se développer qu'à la condition de résoudre à chaque instant des questions commerciales, de faire dans une juste mesure des concessions nécessaires, etc.

Quant à toute autre solution, Société fermière ou autre, il est bien évident qu'une Société nouvelle ne voudra s'engager dans cette entreprise qu'avec la perspective d'un bénéfice garanti autant que possible contre tout risque, et devra par conséquent émettre des prétentions bien autrement onéreuses pour l'État.

L'avantage de l'État était évidemment de mettre la Compagnie en mesure de continuer l'exploitation.

On préféra prononcer la déchéance.

Nous avons lieu de penser que l'administration supérieure n'a pris cette mesure qu'à regret.

Elle est en effet la conséquence d'une situation générale dont la portée dépasse de beaucoup les intérêts de la Compagnie de la Réunion.

On a considéré qu'on ne pouvait demander au Parlement un crédit, si faible qu'il fût, sans lui apporter la déchéance entière et définitive de la Compagnie.

En résumé, la Compagnie a apporté dans l'accomplissement de son mandat un dévouement absolu, on peut même dire un rare désintéressement, elle a exécuté avec succès les travauxles plus difficiles que la France ait jamais entrepris dans une de ses colonies et peut-être même chez elle. Rencontrant un obstacle imprévu, accident qui ne pouvait lui être imputé et qui viciait les bases fondamentales de son forfait, elle a consenti à tous les sacrifices pour assurer l'achèvement de son œuvre.

Le délai d'exécution de deux ans qu'elle demandait ayant été diminué d'un an *par le fait des pouvoirs publics*, on a mis à sa charge les conséquences de ce retard et on lui a enlevé ses dernières ressources pour le paiement d'intérêts intercalaires qui ne devaient pas lui incomber.

Après l'avoir mise ainsi dans l'impossibilité de continuer son exploitation on l'a frappée de déchéance.

Elle livre à l'Etat un chemin de fer et un port terminés, dont l'exécution n'a jamais donné lieu qu'à des éloges; une exploitation complètement organisée et fonctionnant depuis six ans pour le chemin de fer, depuis deux ans pour le port et en outre du matériel nécessaire à l'exploitation et à l'entretien du port, un matériel et des approvisionnements estimés 4 millions par le service du contrôle, dont la propriété était réservée à la Compagnie. Et cependant elle perd tout son capital et son cautionnement.

Tel est l'historique fidèle de cette entreprise qui se termine d'une manière si désastreuse pour la Compagnie; nous nous sommes imposé, et nous espérons y avoir réussi ,de le présenter

sous la forme la plus modérée, en nous abstenant de toute récrimination. Nous laissons au lecteur le soin de conclure.

La Compagnie est en réalité victime du manque d'esprit de suite que nous apportons dans toutes les entreprises coloniales.

Conçues par un ministère, elles sont abandonnées et désavouées par ses successeurs, en sorte qu'à la première difficulté, devant la crainte des discussions qu'elles ne manqueraient pas de soulever dans le Parlement, elles sont l'occasion de mesures qui pour être légales, n'en sont pas moins contraires à l'équité.

Avant de terminer nous ne pouvons pas nous dispenser de dire quelques mots des appréciations qui sont répandues sur le port de la Réunion et sur son avenir. Il faut qu'on soit en garde contre la source de ces renseignements provenant pour la plupart d'intérêts rivaux qui ne voient pas sans satisfaction disparaître avec la Compagnie, l'élément de résistance le plus efficace contre l'abaissement des tarifs et de concurrence contre les Marines.

On présente cette entreprise comme désastreuse pour la métropole, comme une œuvre mal conçue et d'une existence d'ailleurs précaire.

Rappelons d'abord que dès la première année d'exploitation les recettes de 1.100.000 ont couvert les dépenses. Qu'on veuille bien examiner toutes les œuvres analogues que l'État a fait exécuter dans ses colonies, les chemins de fer du Sénégal et de l'Algérie, on verra que, sauf une ou deux exceptions, aucune de ces entreprises n'a donné un résultat aussi favorable et qu'un certain nombre des plus importantes n'est pas parvenu après plusieurs années d'exploitation à équilibrer ses recettes avec ses dépenses, en sorte que l'État, garant de ces entreprises a à supporter non seulement le service entier des intérêts du capital, mais même une partie des frais d'exploitation. Le

résultat de la première année d'exploitation du port et du chemin de fer de la Réunion a été obtenu avec un trafic au port de 30.000 tonnes représentant le tiers ou le quart du trafic total de l'île par conséquent du trafic possible du port.

On dit que les jetées sont menacées. C'est une opinion qui loin de reposer sur la moindre base, est démentie par les faits. Depuis six ans elles résistent sans le moindre accident. Certainement si on ne les entretient pas, comme tous les ouvrages à la mer elles seront exposées dans l'avenir.

On dit que l'entrée du port est menacée d'obstruction. On concevrait ces craintes pour un port construit sur une côte plate. Mais le port de la pointe des Galets est établi sur une côte très raide dont la pente variant de 15 à 20 0/0 conduit à des profondeurs de plusieurs centaines de mètres. Dans ces conditions aucun ingénieur ne pourrait soutenir qu'un port coure le danger d'être fermé. C'est une simple question d'entretien que le puissant matériel de construction existant au port de la Réunion permet d'assurer bien facilement (1).

Ces courtes explications suffiront, nous l'espérons, pour permettre à tout esprit impartial d'apprécier la situation sous son véritable jour.

(1) L'effet des raz de marée qui viennent toujours du sud-ouest est de faire cheminer les sables de la côte versle nord et par conséquent de tendre à ensabler la jetée sud. Les cyclones produisent un effet contraire ; au port de la pointe des Galets la mer vient alors du nord et refoule les sables dans la baie de Saint-Paul. Il s'établit donc un certain équilibre entre ces deux forces opposées. Seulement quoi qu'il y ait en moyenne à peu près un cyclone par an, ces météores se répartissent inégalement. Pendant quelques années consécutives l'île a quelquefois eu à essuyer deux cyclones par an puis les années suivantes ils passent au large.

Depuis 1882 nous avons justement traversé une de ces périodes sans cyclone en sorte que les effets d'ensablement dus aux raz de marée ont été produits au maximum.

Le dernier courrier de la Réunion apporte la nouvelle qu'un cyclone vient de frapper l'île, et une note officielle émanant du directeur des ports de l'île confirme les prévisions de la Compagnie.

Cette note est ainsi conçue :

« Un cyclone a sévi sur l'île de la Réunion et a compromis une partie des récoltes du plateau de Salazie. Les jetées du port de la Pointe des Galets, quoique couvertes par la mer, ont parfaitement résisté et la jetée sud s'est trouvée déblayée en partie, par l'effet des lames du nord, des sables qui s'y étaient accumulés. C'est un résultat auquel on s'attendait. »

15044. — PARIS. IMPRIMERIE F. LEVÉ, RUE CASSETTE, 17.

3 0112 061936859